

México, D.F., a 4 de junio de 2015.

Gobernadores de los Estados
Jefe de Gobierno del Distrito Federal
Legislaturas de las entidades federativas

Presentes.-

Asunto: Se emite opinión.

Con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, XII y XV, y 18 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 149, fracciones IV y V de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE; y 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VIII y XI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO), el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) emite la presente opinión sobre el impacto de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles¹ en el proceso de libre competencia y competencia económica de acuerdo con el análisis que a continuación se expone. Esta COMISIÓN no aborda otros aspectos que no son de su competencia, por ejemplo, temas fiscales, laborales o relativos a la interpretación o alcance de las leyes de movilidad locales.

I. EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

El transporte de personas en las ciudades constituye una necesidad colectiva y, por tanto, un factor determinante para su crecimiento y desarrollo económico². En las ciudades grandes y densamente pobladas, contar con sistemas de transporte eficientes repercute en la calidad de vida de sus habitantes al permitir la movilidad entre diversos puntos en condiciones óptimas de precio, tiempo, conveniencia, comodidad y seguridad. Estos efectos positivos, a su vez, incrementan el tiempo disponible de sus habitantes para realizar actividades productivas y reducen los costos – monetarios y no monetarios – asociados a la congestión vial.

El servicio de transporte de personas provee movilidad para un amplio espectro de actividades sociales y económicas, vinculando orígenes y destinos, dentro y fuera de las ciudades. El citado servicio puede clasificarse en transporte *privado* y transporte *público*³. Este último puede subdividirse a su vez en transporte público *colectivo* (metro, autobús, metrobús) y transporte público *individual* (taxis punto-a-punto y de ruta o sujetos a itinerario).

En el servicio público individual de pasajeros (particularmente los taxis) existen, al menos, dos problemas que pueden distorsionar la prestación del servicio en detrimento del consumidor:

- Asimetrías de información.- Al momento de solicitar el servicio, los consumidores normalmente no cuentan con información suficiente sobre aspectos importantes tales como la confiabilidad del

¹ Por ejemplo Uber, Lyft, Cabify, Gett y Sidecar.

² Banco Interamericano de Desarrollo (2014), *Documento de Marco Sectorial de Transporte*. División de Transporte.

³ Instituto Mexicano del Transporte (IMT) (2007), *Análisis de los sistemas de transporte*.

conductor, las condiciones de seguridad y calidad del vehículo, el conocimiento de la ciudad y la predictibilidad del precio⁴. Lo anterior puede redundar en riesgos de seguridad para el usuario y abusos por parte del prestador del servicio, por ejemplo, mediante la utilización de vehículos en mal estado, la elección de rutas más largas de lo necesario o cobros excesivos. Adicionalmente, esta situación reduce los incentivos de los prestadores para mejorar la calidad del servicio, debido a que de cierta forma aprovechan la posición cautiva del consumidor⁵.

- Problemas de coordinación.- Los potenciales pasajeros no conocen con exactitud dónde podrán abordar un vehículo, en tanto que los conductores desconocen el lugar exacto donde podrán recoger pasajeros, lo que puede generar suboferta en lugares de alta demanda y sobreoferta en lugares de baja demanda, así como repercutir en tiempos de espera altos y en la subutilización de vehículos⁶.

Para atender las problemáticas señaladas y procurar condiciones óptimas en la prestación del servicio en aspectos tales como la calidad, seguridad, continuidad, precio y conveniencia, los gobiernos de todo el mundo – normalmente en el ámbito local – han introducido esquemas regulatorios con distintos grados de éxito⁷.

II. LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE BASADAS EN APLICACIONES MÓVILES (ERT)

Basándose en el desarrollo de las tecnologías de teléfonos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global, recientemente han surgido diversas empresas dedicadas a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores de servicios de transporte a través de aplicaciones en teléfonos móviles (EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE O ERT)⁸. Con el uso de este tipo de aplicaciones descargables en dispositivos móviles (plataformas), los usuarios demandan servicios de transporte de punto-a-punto; por otra parte, un grupo de conductores privados ofrece el servicio mediante el uso de la misma aplicación y de vehículos propios.

Las ERT han adoptado dos formas distintas:

- Plataformas complementarias, que son aquellas que conectan a consumidores de servicios de transporte de punto-a-punto con taxistas registrados en la modalidad de servicio público. Algunos de estos sistemas en México son Easytaxi y Yaxi.

⁴ Dulleck, Uwe, R. Kerschbamer, y M. Sutter. (2011). "The Economics of Credence Goods: An Experiment on the Role of Liability, Verifiability, Reputation, and Competition." *American Economic Review*, 101(2): 526-55.

⁵ Balafoutas, L.; Beck, A.; Kerschbamer, R.; Sutter, M. (2011), *What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods*, IZA DP 5700.

⁶ Existen estudios que muestran cómo (en ciertas localidades) la falta de información y coordinación conduce a una utilización ineficiente de la flota de taxis. Véase: X Zhan, X Qian, SV Ukkusuri (2014), "Measuring the Efficiency of Urban Taxi Service System", presentado en *The 3rd International Workshop on Urban Computing*. N. J. Yuan, Y. Zheng, L. Zhang, and X. Xie (2013), "T-finder: a recommender system for finding passengers and vacant taxis," *IEEE Transactions on Knowledge and Data Engineering*, vol. 25, no. 10, pp. 2390–2403.

⁷ Biggar, D (2011, September 2) Why and How should we regulate taxis? Prepared for the Victorian Taxi Inquiry Roundtable) Disponible en: http://www.taxiindustryinquiry.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0007/57733/Darryl-Biggar-roundtable-paper.pdf

⁸ Es pertinente determinar las diferencias entre taxi tradicional, *ridesharing* y ERT. Los taxis tradicionales están sujetos a una regulación específica de transporte de pasajeros e implican la prestación del servicio público a cambio de un cobro regulado. El *ridesharing* consiste en compartir un automóvil sin que haya una transacción económica de por medio y ocurre habitualmente entre personas que se conocen entre sí. Las ERT utilizan plataformas tecnológicas para comunicar a pasajeros con choferes independientes.

- Plataformas independientes, que son aquellas que por medio de una aplicación conectan a conductores que ofrecen servicios particulares a consumidores. Uber y Cabify son ejemplos de este tipo de plataformas.

El uso de esta tecnología se ha constituido como una herramienta efectiva para resolver de una forma eficaz los problemas de información asimétrica y coordinación entre conductores y pasajeros, además de resolver varios de los problemas que enfrentan las autoridades en su objetivo de garantizar un servicio eficiente, seguro y de calidad en el transporte individual de pasajeros, toda vez que permite:

- (a) Conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo (la aplicación envía al usuario la fotografía y nombre del conductor, así como las placas y tipo de vehículo), previo al abordaje;
- (b) Planificar las rutas automáticamente, lo que elimina la posibilidad de que los conductores se desvíen indebidamente de la ruta y cobren un precio o tarifa más elevados;
- (c) Arrojar una tarifa dinámica, de acuerdo a las condiciones de oferta y demanda en tiempo real;
- (d) Desglosar y transparentar la tarifa, a fin de que el usuario cuente con la información suficiente sobre el cobro, el cual puede facturarse en términos de las leyes fiscales aplicables;
- (e) Que los pasajeros evalúen a choferes (incluso también choferes a pasajeros), lo que permite mantener en circulación sólo a los choferes que cumplan con los estándares de servicio aceptables; y,
- (f) Conocer, en tiempo real, la disponibilidad del servicio y los tiempos de espera requeridos para iniciar el viaje.

Estas nuevas plataformas construyen un nuevo producto en el mercado, ya que ofrecen al pasajero, además de movilidad, atributos nuevos y diferenciados en cuanto a: (i) confiabilidad y seguridad personal, (ii) certidumbre en cuanto al cobro que se va a realizar y el método de pago (iii) confort y conveniencia, (iv) búsqueda y tiempos de espera, e (v) información sobre el traslado. Adicionalmente, una característica particular de este servicio radica en las externalidades que se generan entre los usuarios y prestadores, pues a mayor cantidad de usuarios conectados mayor será la disposición de conductores a estar conectados, y viceversa.

Por el lado del consumidor, en México la demanda de este servicio proviene de segmentos de la población que cuentan con acceso a medios de pago electrónicos y dispositivos de comunicación inteligentes⁹. Por su propia naturaleza, estos servicios han creado una nueva base de consumidores y

⁹ Destacan dos requisitos previos para el uso de ERT: el usuario debe contar con una tarjeta de crédito y con un teléfono inteligente. Ambas características están asociadas con un segmento de población con mayores recursos económicos, lo que hace posible la diferenciación del mercado. Lo anterior se refuerza con el mapa de rutas que los vehículos de una ERT han realizado en la Ciudad de México, el cual indica que las regiones en donde hay más demanda de este servicio coinciden con las de mayor ingreso (al centro: Polanco, Condesa, Chapultepec; al poniente: Santa Fe; al sur: Pedregal). Véase: www.uber.com/100. De acuerdo con la Asociación Mexicana de Internet, en el año 2014 había 27 millones de teléfonos inteligentes en nuestro país y se estima que en 2017 existan 46 millones de estos dispositivos (Véase https://amipci.org.mx/images/Ecommerce_Movil_en_Mexico_AMIPCI_EBW.pdf). Asimismo, de acuerdo con el *Reporte de Inclusión Financiera 2014* que publica la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), la penetración nacional de tarjetas de crédito es de 3,175 por cada 10,000 adultos y crece a una tasa anual de 2.5%. En total existen 26 millones de tarjetas de crédito en el país; compárense con el número de tarjetas de débito: 103 millones, creciendo a una tasa de 9.4% por año.

generado cierta migración de clientela de los taxis (sobre todo radiotaxis o taxis de sitio) hacia las ERT. Incluso, existen estudios a nivel internacional que exponen que esta modalidad de redes de transporte satisface una demanda no satisfecha de viajes urbanos de punto-a-punto, al ofrecer un servicio diferente en términos de calidad, seguridad, precio y conveniencia, respecto de los servicios tradicionales de taxi, y se erige incluso como una alternativa al uso del automóvil particular¹⁰. Cabe señalar que conforme aumente la penetración de teléfonos inteligentes y sistemas de pago electrónicos el servicio podrá expandirse a más segmentos de la población.

III. LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y LAS ERT

La regulación en la mayoría de los países, incluido México, no ha evolucionado para dar certeza jurídica a las innovaciones y cambios tecnológicos arriba referidos, los cuales benefician al consumidor. Esto genera desafíos ya que el servicio de las ERT, como se ha expuesto anteriormente, no es equivalente al servicio público de transporte de pasajeros y, de regularse bajo esa óptica, se corre el peligro de que se eliminen las bondades que ofrece la innovación en perjuicio del bienestar social.

Estas plataformas han sido cuestionadas por grupos de interés y autoridades administrativas, legislativas y judiciales de distintos países y ciudades, como por ejemplo, los casos de Colombia¹¹, Madrid¹², Francia¹³ y Alemania¹⁴. Ante estos cuestionamientos, la reacción de algunas ciudades, sobre todo en los Estados Unidos de América, ha sido adaptar la regulación local a las nuevas tecnologías y necesidades de los consumidores. Tal es el caso de Chicago, que el 2 de septiembre de 2014¹⁵ emitió un esquema regulatorio que reconoce el modelo de “servicio de redes de transporte” (*transportation network service*)¹⁶, así como la figura de “conductor de redes de transporte” (*transportation network driver*)¹⁷. Este esquema clasifica los tipos de licencias que deben obtener los operadores y/o conductores por clases¹⁸, según el número de horas que los conductores planeen utilizar las

¹⁰ Rayle S., N. Chan, D. Dai, y R. Cervero (2014), *App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco*, University of California Transportation Center.

¹¹ Con fecha 2 de octubre de 2014, el Ministerio de Transporte de Colombia emitió una carta a los representantes de las ERT en la que manifiesta que solamente las empresas habilitadas pueden ofrecer la contratación del servicio de transporte.

¹² Con fecha 9 de diciembre de 2014, un juzgado de Madrid emitió una orden por la cual ordenó la supresión y prohibición de las actividades de una ERT en España con base en la consideración de que las actividades de intermediación entre transportistas sin licencia y usuarios ocasionaban un daño a los taxistas demandantes.

¹³ El 31 de marzo de 2015, la Corte de Apelaciones de París resolvió en contra de una ERT que impugnó la constitucionalidad de la Ley Thevenoud, que restringe el uso de plataformas tecnológicas y prohíbe la prestación del servicio sin las licencias exigidas. Las autoridades administrativas de Francia han mostrado, asimismo, oposición a las ERT.

¹⁴ Una ERT ha enfrentado demandas en Hamburgo, Berlín y Frankfurt; en dos ocasiones, las demandas originadas en Frankfurt han llevado a prohibiciones nacionales de sus servicios después de que una corte determinara que el servicio se presta sin los permisos requeridos.

¹⁵ Capítulo 9-115 del Código Municipal de la ciudad de Chicago.

Documento disponible en:

[http://www.amllegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amllegal:chicago_il](http://www.amllegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amllegal:chicago_il)

¹⁶ Definido como “cualquier servicio de transporte pre-acordado ofrecido o proporcionado a cambio de una compensación por la utilización de una aplicación habilitada por internet o plataforma digital para conectar pasajeros potenciales con conductores de redes de transporte”. El término “servicio de redes de transporte” no incluye un arreglo de compartir viajes (*ridesharing agreement*) según lo define la Ley de Illinois sobre Arreglos para Compartir Viajes.

¹⁷ Definido como “cualquier individuo afiliado a una ERT (*Transportation network company*) transportando pasajeros a cambio de una remuneración utilizando un vehículo de transporte de redes”.

¹⁸ Capítulo 9-115-030 del Código Municipal de la ciudad de Chicago (“*Transportation network provider license – License classes*”).

Documento disponible en:

[http://www.amllegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amllegal:chicago_il](http://www.amllegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amllegal:chicago_il)

plataformas e impone requisitos específicos¹⁹, dependiendo de la clase de licencia que se pretenda operar.

De forma similar, en agosto de 2014, Houston incorporó a su Código Municipal²⁰ las definiciones de “compartición de viajes” (*ridesharing*)²¹, “servicio de redes de transporte” (*transportation network service*)²² y “conductor de redes de transporte” (*transportation network driver*)²³. La tendencia regulatoria en ciudades de Estados Unidos busca reconocer nuevas figuras basadas en aplicaciones móviles que conectan conductores y pasajeros, sin dejar de tutelar objetivos públicos. Otras ciudades como San Antonio²⁴, Washington DC²⁵ y Seattle²⁶, así como el estado de California²⁷, igualmente adaptaron su regulación de forma tal que no interfiera con el desarrollo de este tipo de plataformas.

En este mismo sentido, las recomendaciones emitidas por la *Federal Trade Commission* (FTC), agencia de competencia de los Estados Unidos de América, establecieron los siguientes principios para la regulación de industrias en proceso de innovación²⁸:

Primero, determinar si existe una justificación de política pública para regular estos nuevos servicios, ya sea mediante una regulación nueva o a través de la extensión de la ya existente.

Segundo, de requerirse una regulación, ésta debe ser flexible para permitir la innovación y entrada de nuevos competidores.

Tercero, el objetivo principal de toda regulación en materia de ERT debe ser la seguridad de conductores y usuarios, incluyendo consideraciones con respecto a la protección de datos personales y la prevención del robo de identidad. En todo

¹⁹ Capítulo 9-115-150 del Código Municipal de la ciudad de Chicago (“*Transportation network drivers – Requirements*”).

Documento disponible en:

[http://www.amlegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:chicago_il](http://www.amlegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:chicago_il)

²⁰ (Ord. No. 2014-754, § 2(Exh. A), 8-6-2014). Documento disponible en: <https://library.municode.com/index.aspx?clientId=10123>.

²¹ Es la conducta por medio de la cual dos personas viajan juntas en cualquier tipo de vehículo privado de pasajeros, incluyendo pero sin limitar, autos, camionetas o camiones, hacia cualquier destino y respecto del cual no se acepta, recolecta, incita, promueve o solicita compensación alguna.

²² Es cualquier servicio de transporte pre-acordado ofrecido o proporcionado a cambio de una compensación por la utilización de una aplicación habilitada por internet o plataforma digital para enviar o transmitir una comunicación electrónica, por radio o telefónica a través del uso de equipos portables, teléfonos inteligentes o cualquier otro aparato electrónico o unidad que indica la localización del pasajero y dicha información es posteriormente transmitida por medios electrónicos, de radio o comunicación de datos a cualquier tipo de conductor de redes de transporte operando un vehículo de transporte de redes.

²³ Cualquier individuo afiliado a una ERT transportando pasajeros a cambio de una compensación utilizando un vehículo de transporte de redes.

²⁴ Sección 33-003 y capítulo 33 artículo IX del Código Municipal de la ciudad de San Antonio. Documento disponible en:

https://www.municode.com/library/tx/san_antonio/codes/code_of_ordinances?nodeId=PTIICO_CH33VEHI_ARTIXTRNECO.

²⁵ Reglamento 20 - 753 emitida por el Consejo del Distrito de Columbia. Documento disponible en:

<https://legiscan.com/DC/text/B20-0753/id/1048630>.

²⁶ Sección 1 Subsección 6.310.100 del Código Municipal de la ciudad de Seattle. Documento disponible en:

https://www.municode.com/library/wa/seattle/ordinances/municipal_code?nodeId=662913.

²⁷ “*Decision adopting rules and regulations to protect public safety while allowing new entrants to the transportation industry*”, California Public Utilities Commission. Documento disponible en: <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K112/77112285.PDF>.

²⁸ Federal Trade Commission: Comments to Proposed Ordinance O2014-1367. Documento disponible en:

https://www.ftc.gov/system/files/documents/advocacy_documents/ftc-staff-comment-honorable-brendan-reilly-concerning-chicago-proposed-ordinance-o2014-1367/140421chicagoridesharing.pdf

momento, la regulación no debe favorecer a un grupo de competidores o imponer cargas regulatorias innecesarias a otro.

IV. ANÁLISIS EN MATERIA DE COMPETENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA

A. Corrección de fallas de mercado

Como se ha mencionado, el mercado de transporte de pasajeros de punto-a-punto se caracteriza por la existencia de asimetrías de información y problemas de coordinación. A través de la tecnología y la aplicación de convenientes estándares de operación, las ERT ofrecen una solución que atiende los problemas señalados, lo que redundará directamente en el bienestar del consumidor. En este sentido, el modelo de autorregulación que instrumentan las ERT es eficiente y transparente, ya que su confiabilidad y prestigio son esenciales para que las ERT se mantengan y compitan en los mercados.

B. Nuevas alternativas y bienestar del consumidor

Las ERT suelen caracterizarse por ofrecer condiciones convenientes de seguridad, limpieza, atención, transparencia, certidumbre en los tiempos de espera y elección eficiente de rutas. Estas características son valiosas para algunos usuarios y han configurado un nuevo servicio que podría incentivar el uso y aprovechamiento de la tecnología en otros ámbitos del transporte de pasajeros en beneficio de los consumidores.

C. Innovación

El surgimiento de las ERT está ligado al desarrollo e integración eficiente de tres tecnologías clave: (i) los teléfonos inteligentes, (ii) los sistemas de posicionamiento global y (iii) los sistemas de pago electrónicos. Este esfuerzo innovador continúa en proceso, por ejemplo, con el desarrollo de sistemas que permitan en tiempo real compartir viajes con conductores que se dirigen a un mismo destino o bien entre grupos de usuarios con rutas similares²⁹. Inclusive, han encontrado sitio en otros mercados, por ejemplo, servicios como Airbnb o MyTwinPlace, permiten a dueños de inmuebles o recámaras ofrecer alojamiento provisional a viajeros de todo el mundo. En general, este proceso contribuye al bienestar del consumidor en el sentido de que puede generar ofertas de servicio superiores a las existentes o atender necesidades actualmente no atendidas.

D. Eficiencias derivadas del uso de una red

Dado que el valor de la plataforma bajo la cual operan las ERT depende del número de choferes y usuarios conectados a la misma, estas empresas tienen incentivos para consolidarse y crecer. Esto, por una parte, genera eficiencias puesto que un número importante de participantes podrían realizar transacciones eficientes y con bajos costos de transacción, reduciendo tiempos de espera tanto para los usuarios como para los conductores. Los consumidores, además, podrían beneficiarse de la existencia de varias ERT y utilizarlas simultáneamente, o bien, cambiarse de un proveedor de servicio a otro con costos nulos. Por lo tanto, esta COMISIÓN considera positiva la presencia de diversas

²⁹ Por ejemplo, los servicios de Lyft Driver Destination y de Uber UberPool. Véase: "Lyft, Uber Both Move to Put the Sharing Back In 'Ridesharing'" en Forbes. Documento disponible en: <http://goo.gl/lxILvE>.

plataformas, así como la posibilidad de que otras nuevas entren al mercado³⁰, en virtud de los beneficios que ofrece al consumidor la posibilidad de que pueda utilizar los servicios de diversas ERT.

V. RECOMENDACIONES

La normativa vigente en nuestro país no contempla esta nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y de los esfuerzos de innovación. Como se ha expuesto con antelación, el desarrollo de aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros resuelve problemas de asimetrías de información y problemas de coordinación entre conductores y pasajeros, contribuye a la movilidad urbana, fomenta la innovación y, en general, ofrece opciones eficientes de consumo que generan bienestar social.

En consecuencia, esta COMISIÓN recomienda que se reconozca, a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador que tiene un impacto relevante en la dinámica social.

Esta COMISIÓN considera que el reconocimiento en el marco normativo de las ERT debería limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, por ejemplo, a través de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia, para que exista responsabilidad frente a los usuarios, o mediante la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores. La verificación de estas obligaciones podría realizarse por terceros coadyuvantes de la autoridad y reconocidos por ésta³¹, o bien podría permitirse a las propias ERT acreditar el cumplimiento a través de los medios que elijan para tal efecto en la medida que sean idóneos y suficientes.

En este sentido, el marco normativo debería privilegiar la competencia y la libre concurrencia, evitando restricciones tales como:

- a. Autorizar o registrar vehículos para prestar el servicio o limitar su número imponiendo requisitos adicionales como de placas especiales y/o cromáticas; y
- b. Regular los esquemas tarifarios, los cuales actualmente son determinados por las propias ERT en función de la oferta y demanda del mercado³².

³⁰ Véase Rochet, J.Ch. y J. Tirole (2003) "Platform Competition in Two-Sided Markets" Journal of the European Economics Association, Vol I (4), pp. 990-1029.

³¹ Por ejemplo, en el ámbito federal, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización permite que la evaluación de la conformidad de una norma oficial mexicana puede realizarse por organismos de certificación, laboratorios de prueba o de calibración, o por unidades de verificación.

³² En el Distrito Federal, los taxis de sitio con base en vía pública, tienen autorizada una tarifa que se compone de banderazo a \$13.10, y por cada 250 metros o 45 segundos se cobra \$1.30; el banderazo en radio taxis es de \$27.30 y por cada 250 metros o 45 segundos se cobra \$1.84. El servicio nocturno se considera a partir de las 23:00 hrs. y hasta las 6:00 hrs. del día siguiente, la tarifa autorizada será del 20% adicional a las previamente señaladas. El servicio Uber X tiene una tarifa base en la ciudad de México de \$7.25 más \$2 por minuto más \$3.50 por kilómetro (tarifa mínima: \$40 y cuota por cancelación \$40). En momentos de mucha demanda, las tarifas del servicio Uber cambian temporalmente para mantener vehículos disponibles. El servicio Lite de Cabify cobra una tarifa de \$14 por kilómetro y \$2.5 por minuto por el tiempo de espera; el importe mínimo por trayecto puede ser de \$55 (por peticiones inmediatas) o de \$150 (por reservas anticipadas). Fuente: Gaceta Oficial del DF del 10 de diciembre de 2014, <https://www.uber.com/es-MX/cities/mexico-city> y <http://www.cabify.mx/es/coverage/mexico>.

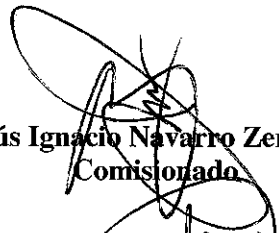
En cualquier caso, las ERT deberían hacer públicas sus reglas y protocolos para efectos de que el consumidor esté mejor informado respecto de esta opción de consumo.

Mientras no exista modificación al marco jurídico, cualquier interpretación puede resolverse en favor del interés general, es decir, permitiendo actividades que generan opciones eficientes en beneficio del consumidor. Cabe recordar que la libre concurrencia y competencia es un bien jurídico tutelado por el artículo 28 constitucional y que el consumidor debe ser el centro de la regulación y la política pública.

Notifíquese. Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta COMISIÓN en sesión del cuatro de junio de dos mil quince, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución. Lo anterior ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 8, último párrafo, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del ESTATUTO.- Conste.



Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta



Jesús Ignacio Navarro Zermeno
Comisionado



Martín Moguel Gloria
Comisionado



Benjamín Contreras Astiazarán
Comisionado



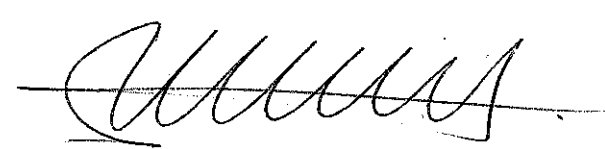
Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido
Comisionado



Francisco Javier Núñez Melgoza
Comisionado



Eduardo Martínez Chombo
Comisionado



Roberto I. Villarreal Gonda
Secretario Técnico